


Conectividad Urbana: análisis físico-espacial de las calles 79, 71, vía 40 y frente de agua del río Magdalena en el sector el Oasis, Barranquilla (Colombia)

Urban Connectivity: physical-spatial analysis of streets 79, 71, Vía 40 and water front of the Magdalena river in the Oasis sector, Barranquilla (Colombia)

DOI: [10.17981/mod.arq.cuc.19.1.2017.08](https://doi.org/10.17981/mod.arq.cuc.19.1.2017.08)

Fecha de recepción: 24/07/2017 Fecha de Aceptación: 20/11/2017

Humberto Manuel Osorio-Chavez 
Universidad de la Costa, CUC
hosorio1@cuc.edu.co

Para citar este artículo:

Osorio-Chavez, H. (2017). Conectividad Urbana: análisis físico-espacial de las calles 79, 71, Vía 40 y frente de agua del río Magdalena en el sector el Oasis, Barranquilla (Colombia). *MODULO ARQUITECTURA-CUC*, vol. 19, no. 1, pp. 131-154. DOI: [10.17981/mod.arq.cuc.19.1.2017.08](https://doi.org/10.17981/mod.arq.cuc.19.1.2017.08)

131

Resumen

Esta investigación aborda el análisis del espacio urbano del eje vial de la Vía 40 y borde del Río Magdalena, en el Sector El Oasis, un sector importante de la ciudad de Barranquilla, caracterizado por albergar disímiles actividades económicas y sometido a diversos procesos urbanísticos, que hoy se proyectan en la ciudad. Un entorno que se mueve en la incertidumbre planteada por la existencia y aparición de infraestructura de conectividad (contexto físico-espacial) con el nuevo desarrollo urbanístico de frente del río Magdalena, en donde el espacio público tiene un papel determinante como infraestructura colectiva. El cual lleva a la reflexión de necesitar una propuesta de transformación urbana integral que revalore y conecte este sector, a través del diseño urbano sostenible, garantizando la proximidad y acción de la ciudadanía desde una perspectiva espacial, visual y emotiva en un contexto urbano deteriorado, pero en proceso de regeneración.

Palabras clave: Río Magdalena, Barranquilla, Conectividad Urbana, Sector el Oasis, Regeneración Urbana.

Abstract

This research deals with the analysis of the urban space of the road axis of track 40 and the edge of the Magdalena River, in the El Oasis Sector, an important sector in the Barranquilla city, characterized by housing dissimilar economic activities, subjected to various urban processes, which today project in the city. An environment that moves in the uncertainty posed by the existence and appearance of connectivity infrastructure (physical-spatial context) with the new urban development in front of the Magdalena river, in which the public space has a determining role as a collective infrastructure. Which brings us to the reflection of the need for a comprehensive urban transformation proposal that revalues and connects this sector, through sustainable urban design, guaranteeing the proximity and action of citizens from a spatial, visual and emotional perspective in a urban context deteriorated, but in the process of regeneration.

Keywords: Magdalena river, Barranquilla, Urban Connectivity, El Oasis Sector, Urban Regeneration

INTRODUCCIÓN

Contexto histórico y urbano

Barranquilla, es una ciudad colombiana, capital del departamento del Atlántico, ubicada sobre el margen occidental del río Magdalena y cerca a la desembocadura del Mar Caribe. En los años 1993 fue organizada constitucionalmente como Distrito Especial, Industrial y Portuario, y hoy se constituye como uno de los puertos marítimos y fluviales más importantes y activos de Colombia, y principal centro comercial, cultural y educativo de la región Caribe colombiana.

Barranquilla se ha distinguido por el apoyo de sus habitantes, razón por la que le valió ser erigida en 1833. A finales del siglo XIX es en donde da inicios la navegación a vapor por el río Magdalena, lo que le permitió convertirse en el puerto exportador número uno del país hasta mediados del siglo XX. Barranquilla de inmediato se convierte en la principal punto de entrada de inmigrantes, y de hecho la ciudad toma fuerza y se empiezan a vislumbrar adelantos en la aviación, la telefonía, la radio, y la actividad deportiva. Así pues, la ciudad se convierte en el núcleo del Área Metropolitana, formada por los municipios de Puerto Colombia, Galapa, Soledad y Malambo, siendo hoy una de las cinco ciudades más importantes del país.

Por otro lado, Barranquilla es sede de una de las festividades folclóricas y culturales más importantes de nuestra región y el país, y recientemente del Mundo. Celebración reconocida como el “**Carnaval de Barranquilla**”, declarado Patrimonio Cultural de la Nación por el Congreso de Colombia (2001) y Patrimonio Oral e Internacional de la Humanidad por la Unesco (2003); y además la ciudad es la Capital Americana de la Cultura (2013).

Ahora bien, el presente artículo de investigación está relacionado con el análisis de un sector componente del espacio urbano del eje vial denominado Vía 40 y el borde del río Magdalena. El referenciado sitio, se encuentra ubicado entre las calle 77 a la 79 con la carrera 60, pasando por la Vía 40 hasta el borde del río Magdalena. Dicha área de estudio, se encuentra sobre la Vía 40¹ al borde del río, en el sector conocido como El Oasis (Fig. 1), punto de referencia para este estudio; área limitada y clasificada en la normativa como parte de la pieza modelo denominada “**ribera occidental 1**” “**polígono 10**” conformada por los barrios El Castillo, Paraíso y La Concepción.

Dentro del contexto de la ciudad, el borde o ribera, es importante en cuanto a que en esta zona se localizan las distintas actividades económicas relevantes para el distrito. Es necesario tener en cuenta que el tema, borde de la ciudad de Barranquilla

¹ Principal arteria vial y de las más importante de la ciudad de Barranquilla en las últimas décadas.

que limita con el río Magdalena, ha sido durante más veinte años motivo de apreciaciones de diferente índole, en cuanto se refiere al desarrollo urbano de la ciudad, teniendo en cuenta lo social, lo ecológico ambiental y sostenibl; y desde una mirada general, un desarrollo urbano relacionado estrictamente con lo industrial, comercial y de intereses particulares (Martínez, 2014).

A parte de eso, el borde del río Magdalena, representa para la ciudad un epicentro de cultura y renovación. En los últimos años, la Alcaldía del Distrito de Barran-

quilla ha impulsado una serie de proyectos que buscan revitalizar la importancia de la ribera del río, con proyectos como la Avenida del río, el Malecón y el Centro de Convenciones Puerta de Oro, que engalanan y compensan la actividad industrial y comercial de la zona. Los espacios cuentan con amplias zonas verdes, arborización, jardineras, senderos peatonales, bancas, iluminación y vías para circulación de bicicletas, entre otros elementos arquitectónicos, urbanísticos y de mobiliario urbano (Arroyo, 2017) (Fig. 2).

Fig. 1. Delimitación sector El Oasis (Vía 40 y ribera del río Magdalena) en Barranquilla (Colombia).

Fuente: © Google Maps (2017).

Actualmente, en el sector está localizado longitudinalmente el arroyo del Country, el cual sirve de drenaje pluvial a la ciudad, vertiendo sus aguas al río Magdalena. Es un arroyo urbano de carácter temporal que drena las aguas lluvias de una zona altamente impermeable que incluye sectores de los barrios las Mercedes, Nuevo Horizonte,

el Porvenir y Altos del Prado. Durante su recorrido hacia el río Magdalena fluye por zonas de carácter residencial, comercial, educacional e industrial, recorriendo la calle 76 y sectores aledaños a las instalaciones del Country Club de Barranquilla de donde deriva su nombre (arroyosdebarranquilla.co, 2017) (Fig. 3).

**Fig. 2. Malecón turístico o escénico del sector
Puerta de Oro, borde del río Magdalena
(Barranquilla, Colombia).**

Fuente: Arroyo, 2017.



De igual manera, en el sector se desarrolló un gran espacio con características de enclave, en el cual se extiende la actividad institucional y la milicia del batallón Paraíso (cuartel el Oasis). Dado a la caracterización se desarrolló en dos los sectores, interrumpida por la circulación vehicular, y dividida física y

visualmente por los barrios Paraíso y la Concepción. Todo ello enmarcado en la incertidumbre que ha manejado la ciudad en relación a la infraestructura de la conectividad del contexto físico espacial con el borde de río, considerado el espacio público anegado a las aspiraciones del disfrute colectivo.

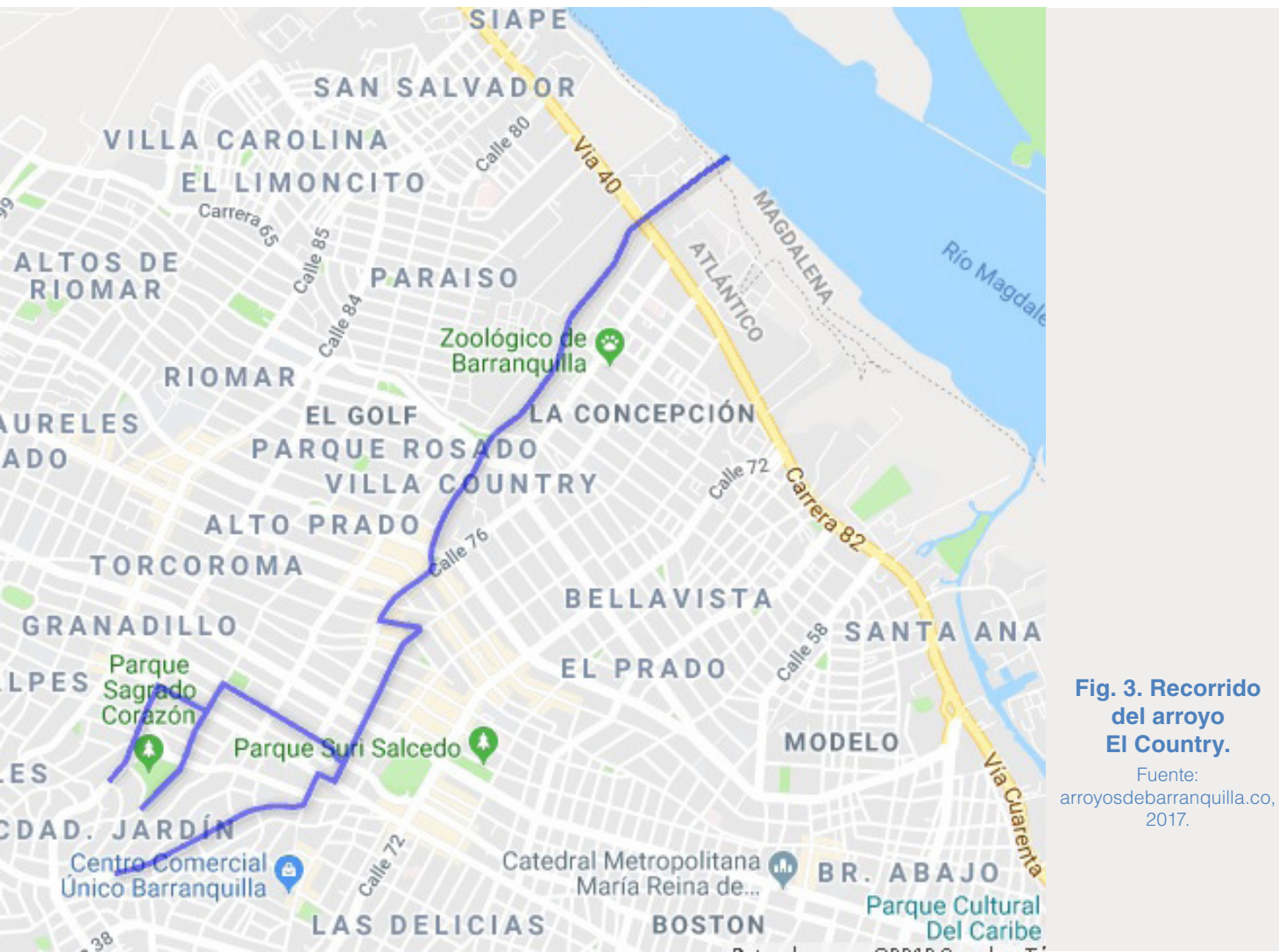


Fig. 3. Recorrido del arroyo El Country.

Fuente: arroyosdebarranquilla.co, 2017.

Para la elaboración del documento se recurrió a fuentes de POT² de Barranquilla, documentales que referencian el sector del Oasis, recolección de información de los sitios puntuales de movilidad y referencias propias visuales del sector.

Este artículo es una reflexión urbana sobre la zona de estudio en el orden del ejercicio profesional que conlleva a concebir el sector del Oasis a través de una propuesta de diseño urbano, como herramienta que permita el acercamiento visual y emotivo de un contexto urbano sólido al borde del río Magdalena, como espacio dúctil y de disfrute paisajístico.

Antecedentes

Vía 40, la gran arteria del progreso industrial y carnavalero, considerada desde 1871 como la arteria progresista de la urbe, por donde trajinaba la vía férrea que comunicaba a Barranquilla con los puertos satélites de Sabanilla, Salgar y Puerto Colombia. La Vía 40 agilizó en forma permanente el intercambio comercial de la ciudad por su condición marítima y fluvial (El Heraldo, 2013). De cierta manera, aún sin vislumbrarse la importancia que tendría años más tarde para la ciudad de Barranquilla, desde mediados del siglo XIX, la Vía 40 conducía y comunicaba la actividad portuaria de la ciudad con el resto de la zona atlanticense. En 1944 las empresas industriales deciden presentar

un memorial ante las Empresas Públicas Municipales para solicitar la constitución de un presupuesto con el fin de asfaltar o pavimentar la gran avenida industrial. Para agilizar el proceso, las empresas contribuyeron con un aporte básico. Tres años más tarde se inició la pavimentación de la Vía 40 (El Heraldo, 2013). La actividad industrial ayudó al auge y mejoramiento continuo de la Vía 40.

El desarrollo y localización de las empresas fue fundamental para la consolidación del sector sobre el eje de la Vía 40, y existen teóricos que determinan la importancia de este fortalecimiento, como por ejemplo, en materia de localización industrial debemos destacar las teorías de **Lösch**³, que acometía en hallar la localización de beneficio máximo, comparando los costes de producción en localizaciones alternativas y el área de mercado que puede ser controlado desde ellas (Lemus y Villalobos, 2007). Este autor daba más importancia a la **obtención del máximo beneficio** que al mínimo coste y la uniformidad en la localización de la distribución espacial.

³ Augusto Lösch, 1906-1945, publica su primera teoría espacial de localización de industrias en 1938. Teorías de lugar central. teoría parte del concepto de espacio isotrópico, los consumidores se encuentran de manera uniforme y las funciones de las demandas son idénticas. El efecto de las economías de escalas en la ubicación de las empresas y en la comercialización de los productos. Lösch parte de un espacio uniforme, en lo cual las materias primas estén distribuidas igualmente, que no presentan desigualdades políticas y económicas, que las condiciones y de consumo de bienes agrícolas son uniformes. A partir de esta homogeneidad del espacio y basando sus argumentos exclusivamente en determinantes económicos.

² Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito Especial Industrial y Portuario de Barranquilla 2012-2032. (Alcaldía de Barranquilla, 2014).

El transporte sobre el río Magdalena y la localización del puerto, muestra la ubicación de las actividades múltiples reguladoras del desarrollo de la economía y del área espacial de la ciudad, y del tipo de ciudad desarrollada. En sus inicios la denominada actividad industrial y lineal sobre el margen de *“la ribera occidental”*, presentó un auge de transporte terrestre y fluvial de la costa para el interior del país, contando con toda una infraestructura portuaria, dejando claro una dinámica comercial e industrial que potenciaron el desarrollo urbanístico, afirmaciones que tiene validez a fines del siglo XX.

Algunos teóricos sostienen que entre la relación geográfica y estructural de la región Caribe, Barranquilla potencializa su desarrollo y es considerada

“la cuarta ciudad más poblada del país con 1.146.359 habitantes según el Censo del 2005 y la más poblada del Caribe colombiano. Entre las ciudades portuarias más importantes del país, también ocupa el primer lugar en términos de población, Del total de habitantes de Barranquilla, sólo 4.047 no se encuentran ubicados en la cabecera municipal. Los otros 1.142.312 habitantes sí viven en la cabecera. La densidad poblacional de Barranquilla es de 7.443 habitantes por kilómetro cuadrado” (Otero, 2011).

En cuanto a la estructura de la Vía 40, es una avenida con un separador central, que llega a convertirse en la ruta obligada por donde entran y salen todas las cargas de los productos para el interior del país y los puertos fluviales.

Es considerada una vía arterial de alta funcionalidad para la actividad de la industria. Paralelamente, la ciudad creció de igual manera en el uso residencial bordeando todo el cordón de la Vía 40, el tramado urbanístico se va desarrollando a medida que la ciudad presenta su crecimiento urbano en conformidad con la normas reguladoras determinadas por el POT.

Apuntes para una propuesta que garantice la conectividad del sector el Oasis en los actuales procesos de regeneración urbana

Para la reflexión del sector a analizar cómo es la franja del cuartel de El Oasis, partiendo de la carrera 60 con la falda de la Vía 40 y el borde de río entre las calles 77 y 79. El batallón Paraíso es el elemento divisorio entre estas dos calles, interrumpiendo la circulación vehicular y dividiendo los sectores del barrio Paraíso y la Concepción. Todo este contexto construido se ha determinado por la economía, que se soporta en mayor parte por decisiones de actividades comerciales y negocios; las estructuras físicas y los elementos que la conforman son ideados y construidos por la capacidad de establecer un hábitat a la articulación de dichas actividades:

“La economía es, más bien, el estudio de cómo y por qué “las personas”, bien sean consumidores, firmas, organizaciones sin ánimo de lucro o agencias gubernamentales, toman decisiones sobre el uso de recursos valiosos” (Field, 1995, p. 23).

De ahí, la importancia inicial con que esta estructurado el eje espacial principal, para la entrada y salida de mercancías, entre el puerto fluvial y marítimo con la posterior consolidación del borde del río, gracias a la construcción de grandes áreas de bodegas e industrias. Desarrollado para seguir la voluntad del Plan de Ordenamiento de la ciudad con la franja a lo largo de la Vía 40, hasta Las Flores, con vocación eminentemente industrial y portuaria.

Por otra parte, en este gran eje de espacio público, con todos sus antecedentes y estructura, prima el desarrollo de la economía, y su contexto obedece a este paradigma, entrelazado entre el mito y la realidad. Generando la pregunta ¿no era posible pensar en otras dimensiones que pudieran articular otras estructuras, en las que la ciudad pudiera relacionarse con el territorio?, o ¿por qué se conforma toda una estructura sólida, negando la posibilidad al borde del río? Es indiscutible como esta ligado al fundamento de poder de la ciudad, es así, que en la toponimia de la ciudad este eje es denominado como la Vía 40 o “*libanes*”, en la cual, los sefardíes⁴ tuvieron gran influencia en la conformación de la ciudad.

Pensando en otras dimensiones, en el análisis del espacio público y su relación con la cultura de una población como la nuestra, la Vía 40 ha sido coyuntura para realizar los carnavales de la ciudad. La Vía 40 representa en Barranquilla, la esencia de las fiestas carnestolendas, al engalanarla con desfiles de cultura, fantasía y

tradición. La Corporación Autónoma del Carnaval escogió a la gran avenida desde el 9 de febrero de 1991 como el sitio preferencial para celebrar y disfrutar del Carnaval barranquillero: con palcos, Batalla de Flores y Gran Parada, todo concentrado en una gran manifestación de goce y alegría. Nace así el Cumbiódromo como escenario durante cuatro días al año para seguir afianzando nuestro Patrimonio Oral e Intangible de la Humanidad, en la arteria del progreso, la Vía 40 (El Heraldó, 2013) (Fig. 4).

Este sector “cada año vive el carnaval, cree en él, lo lleva en su esencia, en una ciudad cuya tradición emblemática ha sido la autenticidad de la fiesta, y la otra se detendrá a analizar a quienes descubrieron la veta inagotable de la industria carnavalesca” (Lizcano y González, 2010), y esta vía constituye un elemento articulador de esta actividad, la cual es considerada por algunos como el gran proveedor del mestizaje en la ciudad, pero a raíz del crecimiento de la ciudad era preferible su explotación económica. Este eje vial, le brinda a la ciudad en temporada de fiestas, la posibilidad de un espacio, que aunque no haya sido diseñado para estas actividades, acorde a la alegría y el sentimiento intangible, como es el derroche y espontaneidad de entrelazar las relaciones amistosas. El espacio público definido para este eje, es el de transitar móviles y zona para cargar y descargar mercancías. El uso que se le da a la Vía 40 en tiempos de carnavales es improvisado, como un mecanismo de adaptación y solución a la necesidad tradicional de las fiestas de la ciudad.

⁴ Judíos que viven en Hispanoamérica.

Con esto, la Vía 40 funciona, así sea por un tiempo, como foco de tradición y cultura y, mayormente, como zona de gran actividad económica y concurrencia de transporte.

El batallón Paraíso crea una barrera arquitectónica, haciendo complejo al sector en temas de accesibilidad, continuidad y cohesión urbana de los barrios anterior-

mente mencionados. Ya que para poder circular por las calzadas y llegar de un lugar a otro por las carreras del sector hay que realizar un gran recorrido, creando así unos puntos neurálgicos conflictivos en horas pico, en cuanto a movilidad urbana, como son la carrera 60 y el tramo de la Vía 40 entre calles 79 y 77.

Fig. 4. Cumbiódromo de la Vía 40 en plena Batalla de Flores 2014.

Fuente: El Heraldo (2014).



Análisis de las condiciones viales del sector El Oasis

La Vía 40 es considerada vía arterial según el artículo 33 del POT de Barranquilla (2012-2032) y se presenta como uno de los corredores más importantes de la ciudad. Esta vía termina dividiendo en dos este sector, cruzando perpendicularmente el arroyo del Country; la Vía 40 se comporta como una barrera que dificulta la comunicación entre el río y el contexto urbano. La importancia de la Vía 40 dentro de la ciudad pone una condición fundamental a la hora de tratar de intervenir este sector para buscar un mejor desarrollo de la movilidad urbana. Aunque no se puede transformar en su diseño original, ni se puede interrumpir su continuidad por las necesidades que conllevan a realizar allí.

**Fig. 5. Sector batallón
(El Oasis Barrio Paraíso).**

Fuente: © Google Earth



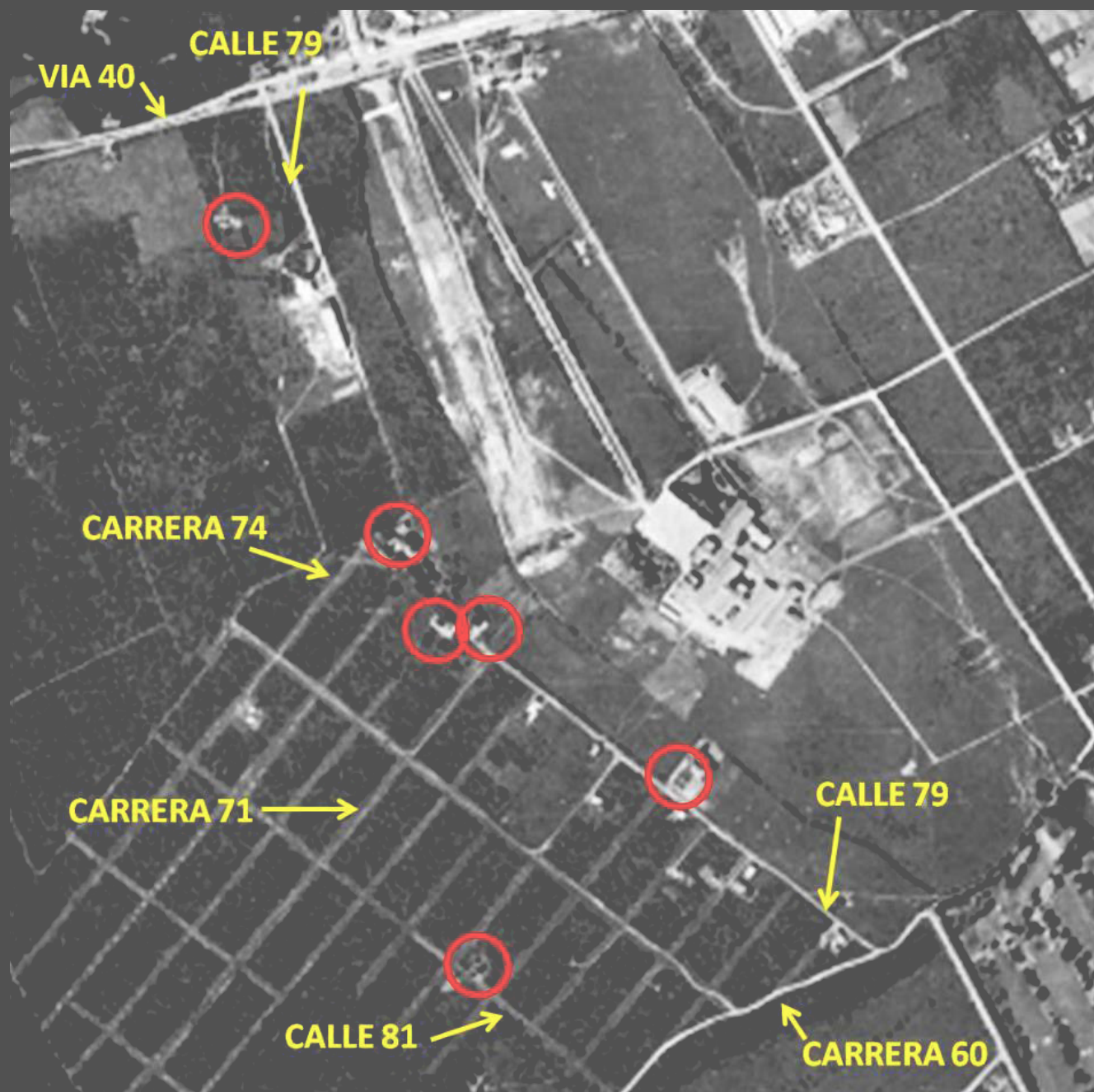


Fig. 6. Limitantes del sector Oasis.

Fuente: Elaboración propia a partir de © Google Earth.

Uno de los aspectos a tener en cuenta también en la Vía 40 es su desarrollo comercial. Grandes fábricas e industrias desde hace años se ubican en este corredor estratégico para conectarse con las industrias localizadas en la zona portuaria de Barranquilla. La vía 40 hace parte del cordón circunvalar de la ciudad, permitiendo una perfecta conexión para el ingreso y egreso de la ciudad.

Por otro lado, la calle 77 comunica el sur del sector con la Vía 40 descongestionando el flujo vehicular en una sola dirección. Esta calle es semi-arterial del sistema vial principal según lo determina el artículo 33 del POT de Barranquilla (2012-2032). Este eje vial es un corredor comercial importante del sector, con diversidad de comercio y rutas de buses a una escala menor que la Vía 40. Además, tiene un solo sentido de transporte vial presentando más concurrencia de vehículos.



Fig. 7. Sector el Oasis, vista general del contexto urbano.

Fuente: Carlos Fabián Páez Rodríguez⁵ (2017).

En horas “pico” el tráfico vehicular se hace lento, y al ser una vía perimetral al batallón Paraíso sirve de descongestionamiento de todo el sector hacia la Vía 40. Por esta calle podemos encontrar uno de los hitos de la ciudad como lo es el zoológico de Barranquilla (Calle 77 Carrera 68-70), siendo un lugar cultural y recreativo. El cual es visitado permanentemente por personas a nivel distrital, regional, nacional e internacional, a pesar de sus escasez de áreas.

Al otro costado del sector se visualiza la calle 79, que también sirve de conexión con la Vía 40. La vía es de carácter barrial con pocos comercios y una fluida circulación de buses. También esta calle es perimetral del sector, y en el aspecto de transporte vial en horas pico se torna conflictiva.

La carrera 60 delimita en la parte superior del batallón Paraíso, presentando una circulación vehicular fluida, creando dos nudos en las calles 77 y 79, generando caos en horas “pico” por el alto tráfico

vehicular. Esta vía se torna un poco conflictiva porque actúa como “cuello de botella”, es decir, recibe un gran flujo vehicular. Cabe anotar que con el análisis visual de estos sitios de registro vehicular, son más frecuentes el caos cuando hay actividad académica en los colegios y en otros usos complementarios; sin embargo, en los meses en donde no hay este tipo de actividad el tráfico vehicular se normaliza.

El sistema de orientación o sentido vehicular y el rápido flujo de la Vía 40 hace que el sector no sea del todo problemático en su movilidad, solo incómodo en su desarrollo en las horas “pico”, pero esto responde más a un problema general de la ciudad, y su falta de vías conectoras, avenidas para un mayor flujo vehicular en nuestra urbe.

Problemáticas ambientales del sector

En el sector del batallón, en el Oasis y sus alrededores se puede observar que esa gran mancha verde que enmarca el batallón se ha convertido en un pulmón para la ciudad, creando una franja de árboles que acompañan al arroyo del Country en su recorrido por el batallón. El sector del batallón actúa como un corredor, dirigiendo las brisas que suben del río hacia lo alto de la ciudad.

En la Vía 40 nominada vía arterial, se concentran varias industrias y comercios, esto trae aparejado algún grado de contaminación sobre el borde de río, muy cerca al uso residencial del sector a intervenir.

⁵ Ejercicio en clase, trabajo realizado bajo la tutoría del autor para la asignatura de Proyectos de la carrera de Arquitectura (Universidad de la Costa, CUC).

144





1. **Contaminación Auditiva:** Esta vía arteria concentra gran cantidad de ella por los grandes camiones y toda clase de vehículos que la hacen muy ruidosa (camiones, automóviles, motos, bocinas, etc.)
2. **Contaminación ambiental:** Por el aporte de la gran cantidad de vehículos que emiten gases y *smog* hacen de esta vía un gran contaminante. A esto se le suma las industrias y puertos carboníferos en el barrio Siape, que, ayudados por las brisas del noreste, llevan toda la polución directamente hacia la ciudad.

Esta contaminación auditiva y ambiental se presenta a menor escala en la parte superior del batallón debido a que el flujo vehicular es menor que en la Vía 40 y la vegetación del Oasis actúa como filtro para la polución.

Fig. 8. Industrias en la Vía 40.

Fuente: Rodríguez, 2017.

Propuestas de intervención

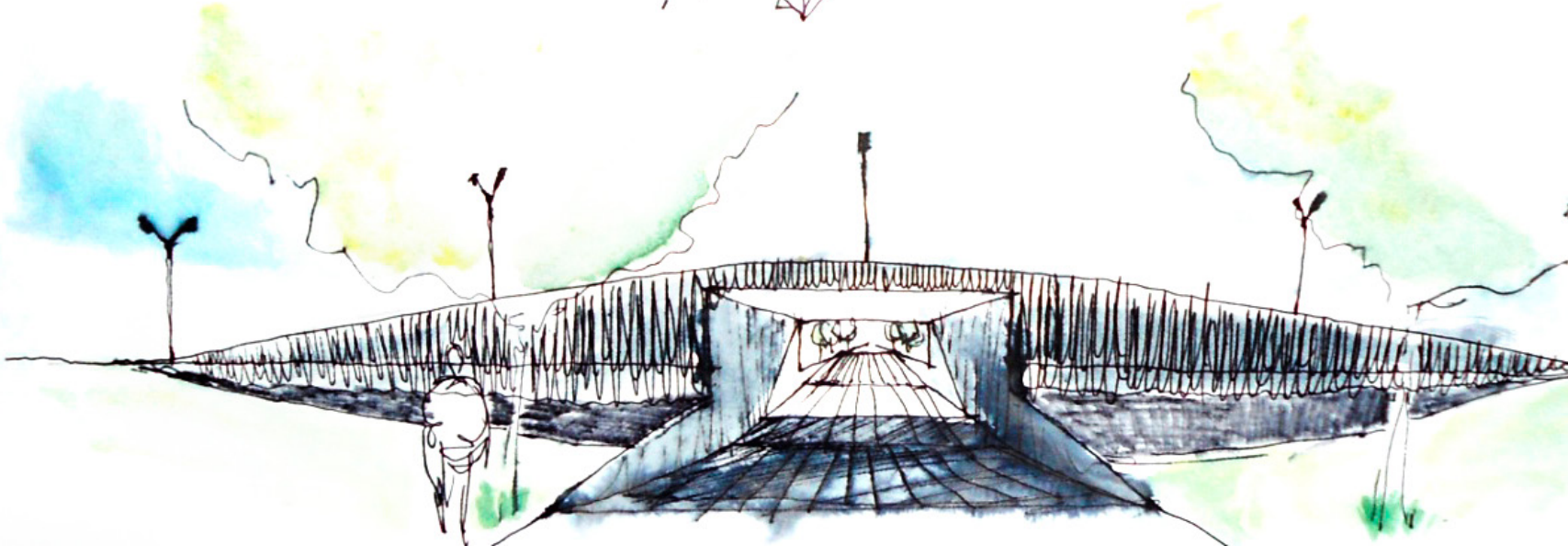
Una de las ideas que emergen del análisis, es la necesidad de generar nuevas vías conectoras, dentro del sector del batallón, descongestionando así, el sistema vial de la zona y aminorando a gran parte de la ciudadanía las distancias a recorrer para el desarrollo de sus actividades. En este sentido, por ejemplo, la calle 78, se puede plantear como la nueva calle perimetral de un proyecto urbanístico para el sector El

Oasis; generando una avenida arborizada y dándole solución a las manzanas que se encuentran cortadas por el batallón e integrándolas a una nueva propuesta urbanística con senderos peatonales, ciclorutas y espacios para actividades artísticas. Esta vía también permite la comunicación con el sector del borde del río pasando por debajo de la Vía 40. De esta forma no se interrumpe la continuidad de la Vía 40 para un buen desarrollo del carnaval como actividad cultural de la nación.

**Fig. 9. Propuesta
para la calle 78.**

Fuente: Carlos Fabián Páez
Rodríguez (2017).

VISTA DESDE LA CALLE 78 →



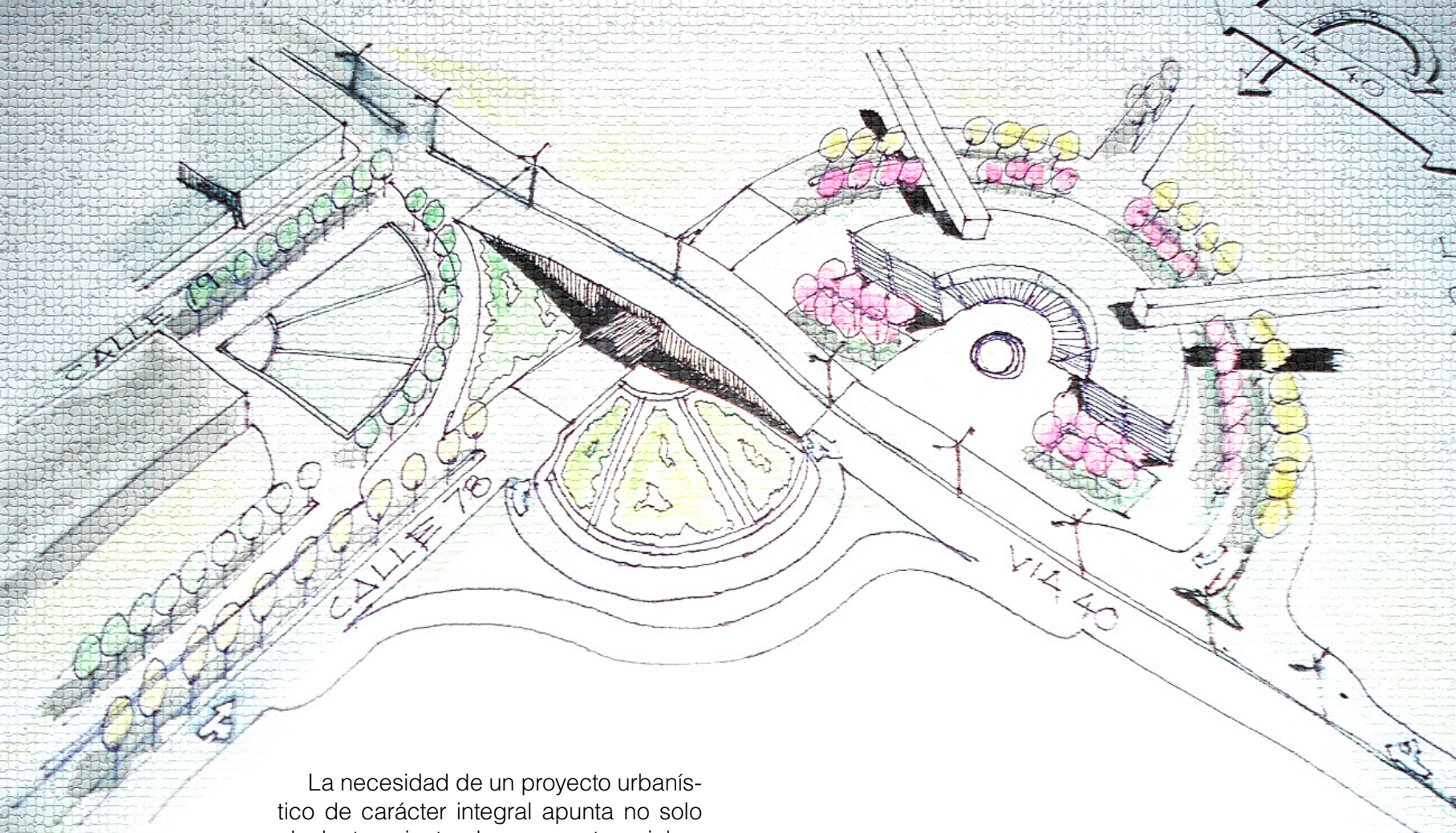
PROPUESTA URBANA

- BOSQUE URBANO -
- SIEMBRA DE NUEVOS ARBOLES -
- SALUD Y MOVIMIENTO - (BORDE RIO, BORDE ARROYO)
 - CICLORUTAS Y RECORRIDOS EXCLUSIVOS PARA TROTE Y CAMINATAS
 - EJERCICIOS FISICOS AL SERVICIO DE LA COMUNIDAD -
 - INTEGRACION DE LA NATURALEZA Y PRACTICAS DEPORTIVAS
- ESPACIOS PARA ACTIVIDADES ARTISTICAS Y CULTURALES -
 - EXPOSICIONES -
 - TEATRO CALLEJERO -
- PASEOS EN FAMILIA -
 - MIRADORES DEL RIO -
 - ZONA DE BOSQUE -
- CAMINOS Y SENDEROS -
 - PARA DISFRUTAR LA BRISA DEL RIO O LAS SOMBRAS DEL BOSQUE

Fig.10. Propuesta desarrollo urbano ambiental del sector el Oasis.

Fuente: Carlos Fabián Páez Rodríguez (2017).





La necesidad de un proyecto urbanístico de carácter integral apunta no solo al planteamiento de propuestas viales, sino también apunta a la conectividad urbana del sector el Oasis, al requerir propuestas de reconversión del uso industrial, generación de nuevos núcleos de vivienda, instalación de equipamientos de diversas categorías y escalas, orientadas a los servicios colectivos, y sobre todo la reconversión de la infraestructura que soporta el motor económico en la zona (industrial), a nuevas dinámicas económicas que convivan con el dinamismo que se pretende generar entre la habitabilidad de lo urbano y la convivencia ciudadana.

Fig.11. Propuesta desarrollo urbano ambiental del sector el Oasis.

Fuente: Carlos Fabián Páez Rodríguez (2017).

La propuesta persigue necesariamente los siguientes aspectos:

DESARROLLO URBANO

Vivienda

Las viviendas propuestas son en bloques de 4 niveles y en “tiras” con una organización que sigue las direcciones de las carreras, con su cara menor orientada este-oeste. Estas viviendas están propuestas en 4 niveles para desistir de la utilización de ascensores. El primer nivel es libre, para generar corrientes de aire y refrescar el edificio y utilizar la sombra que proporciona el primer nivel. La disposición del edificio y su forma de despegue del piso permite integrar visualmente todo el sector.

Espacios culturales, educativos y deportivos

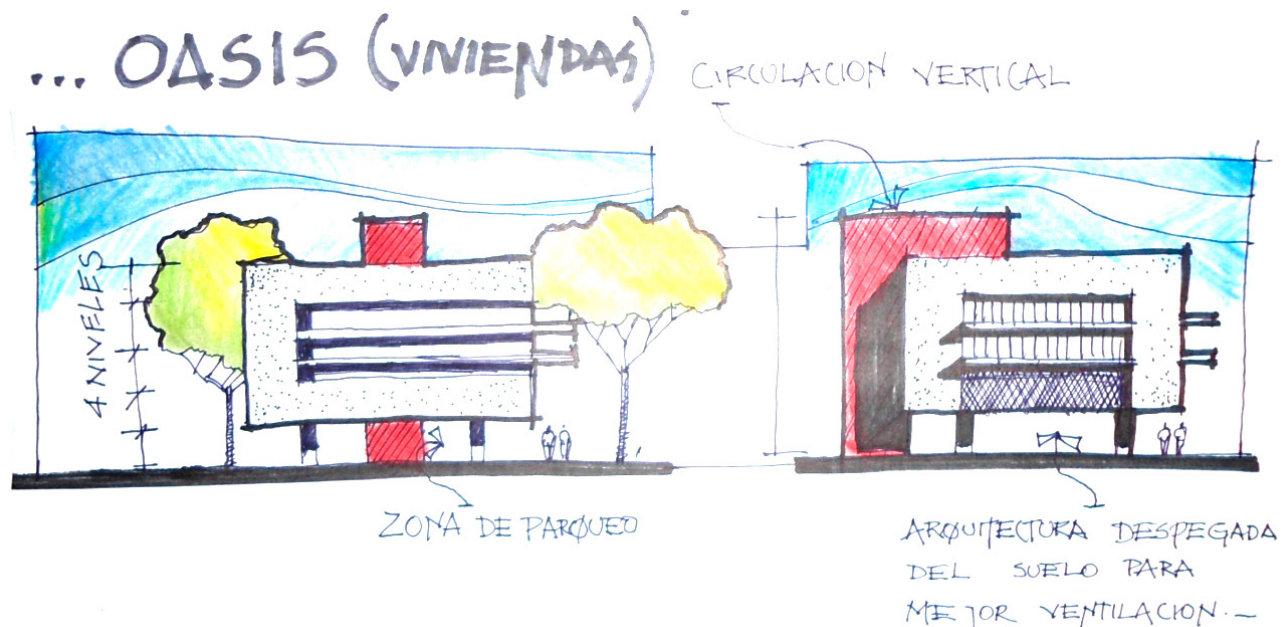
No sólo apunta al espacio público, sino también a los espacios colectivos y los equipamientos colectivos de cobertura, no solo en el sector, sino para el resto de la ciudad.

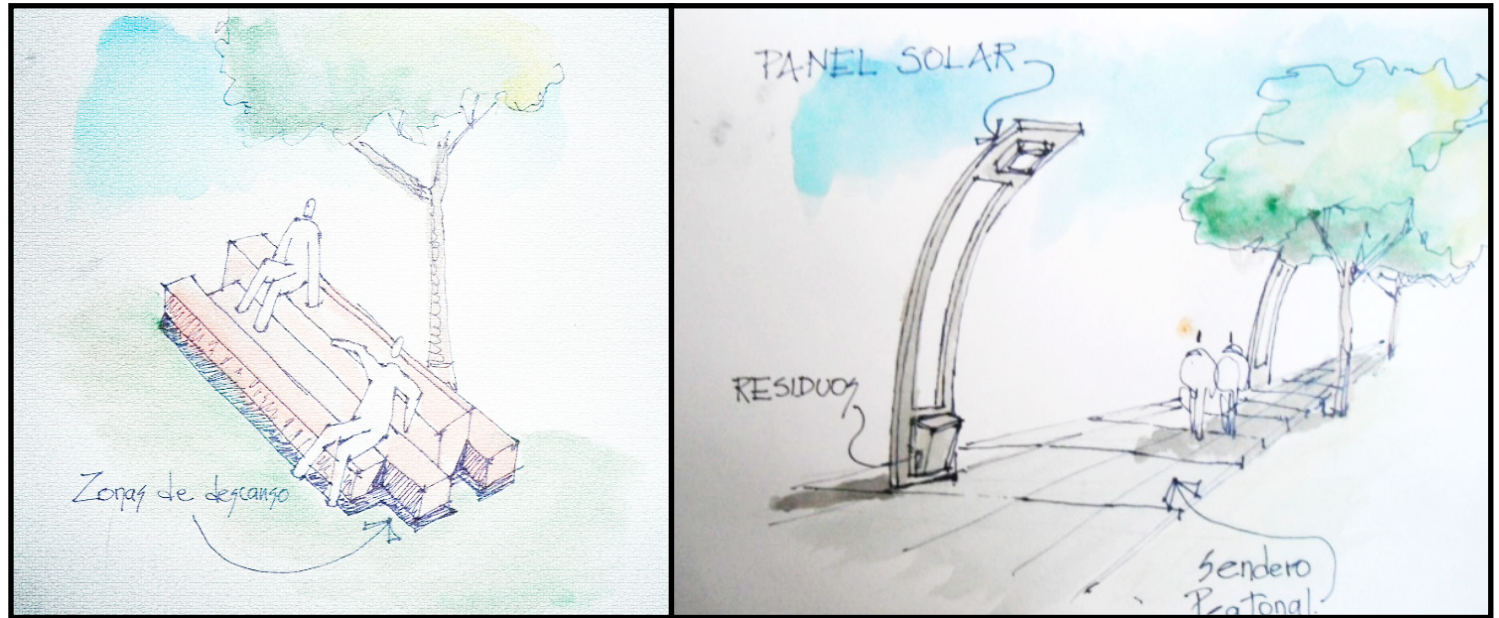
Seguridad Pública: no sólo garantizada por espacios accesibles, iluminados y bien diseñados, sino también con el acompañamiento institucional para velar por la integridad de la ciudadanía.

Espacios Peatonales: con un diseño que debe garantizar la accesibilidad universal, generando ambientes urbanos confortables, que inviten a la circulación y movilidad de la ciudadanía y garanticen la conectividad del sector con el contexto físico-espacial.

Fig.11. Propuesta de viviendas para el sector del Oasis.

Fuente: Carlos Fabián Páez Rodríguez (2017).





**Fig. 13. Detalle de elementos urbanos
(Zona de descanso, Zonas de Reciclajes, Iluminación Energía Solar).**

Fuente: Carlos Fabián Páez Rodríguez (2017).

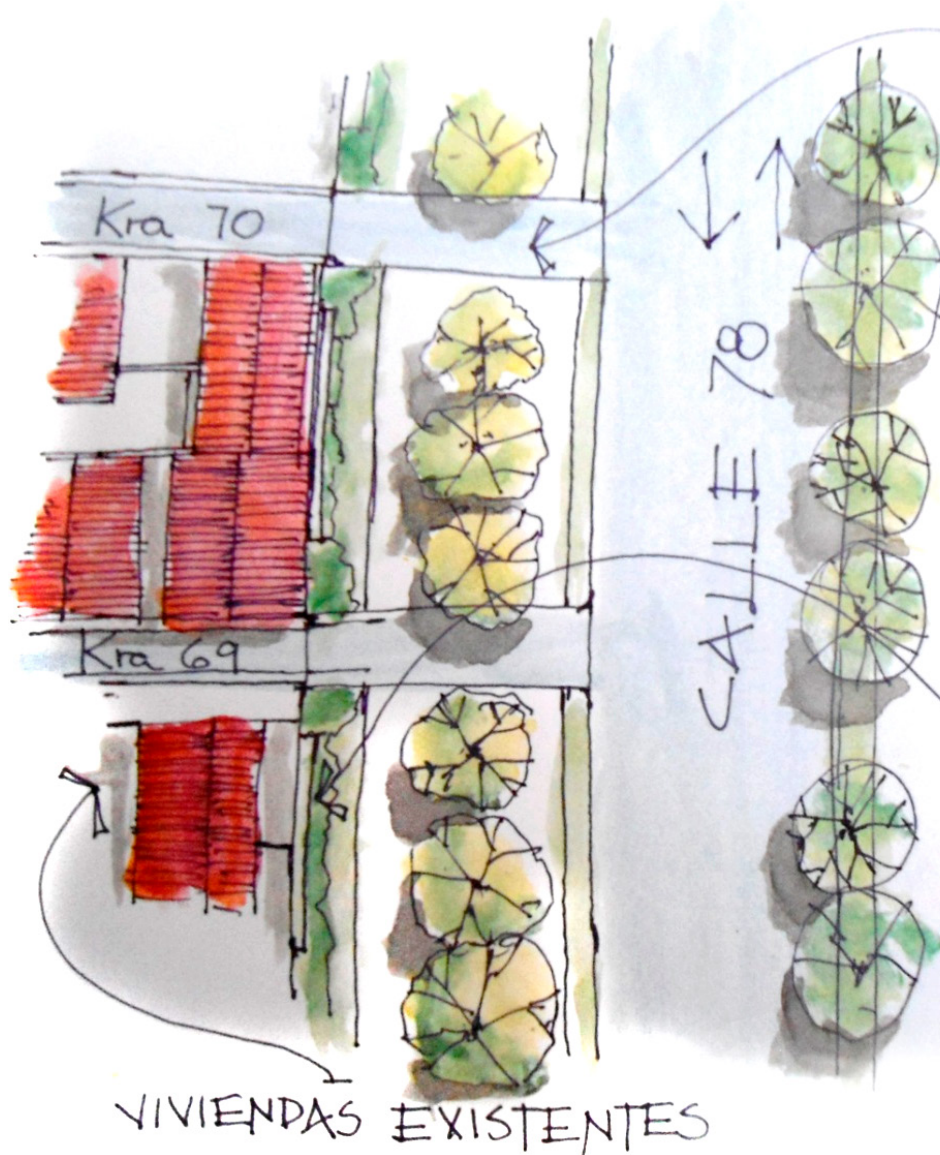
Ciclovías: no solo para incentivar el paso de viandantes, sino también la movilidad sostenible por el sector; es una premisa que debe seguir cualquier proyecto que se desee implementar en este sector de la ciudad.

Trabajo: fortalecimiento y reconversión de infraestructura comercial.

Salud: con nuevos equipamientos de escala local y de escala de ciudad.

ENTORNO SUSTENTABLE

Si bien es un ejercicio exploratorio y de ideas, lo que aquí se propone, pretende reducir las emisiones de carbono en el sector; un sistema de manejo de basuras, aprovechar recursos naturales, cuidar el impacto ecológico, ampliar zonas verdes, preservar el medio ambiente y, sobre todo, contribuir a la integración del río Magdalena con la ciudad.



Beneficios Sociales

La propuesta además persigue que las Viviendas estén siempre vinculadas a espacios públicos; los equipamientos ligados a la infraestructura de conectividad urbana; un comercio de cercanía y local; la sanidad cubierta por centros de salud de calidad; equipamientos educativos de cobertura para el sector y diversificado; un mejoramiento integral al sistema vial local y conectividad con el resto de la ciudad. Pero todo ello, requiere necesariamente de procesos sociales que garanticen la apropiación de la comunidad en el proceso de regeneración que el proyecto plantea.

Solución Vial

Se propone conectar el sector del Oasis con el borde del río a través de un puente que pase por debajo de la Vía 40, elevando su nivel actual en 3 m., y bajándolo por la calle 78 unos 0,80 m. Esta solución permite de alguna manera no crear una interrupción en la Vía 40 al ser la ruta de nuestro patrimonio cultural, como lo es el Carnaval de Barranquilla. Y a través de la calle 78 se puede generar una conexión entre ambos sectores, la Vía 40 y el borde del río. En la zona oeste sobre la calle 78, los automóviles deben disminuir la marcha en los tramos de la vía, de manera que el peatón tenga prioridad sobre el vehículo.

Fig. 14. Solución Vial calle 78. Vías Semi-Peatonales.

Fuente: Carlos Fabián Páez Rodríguez (2017).

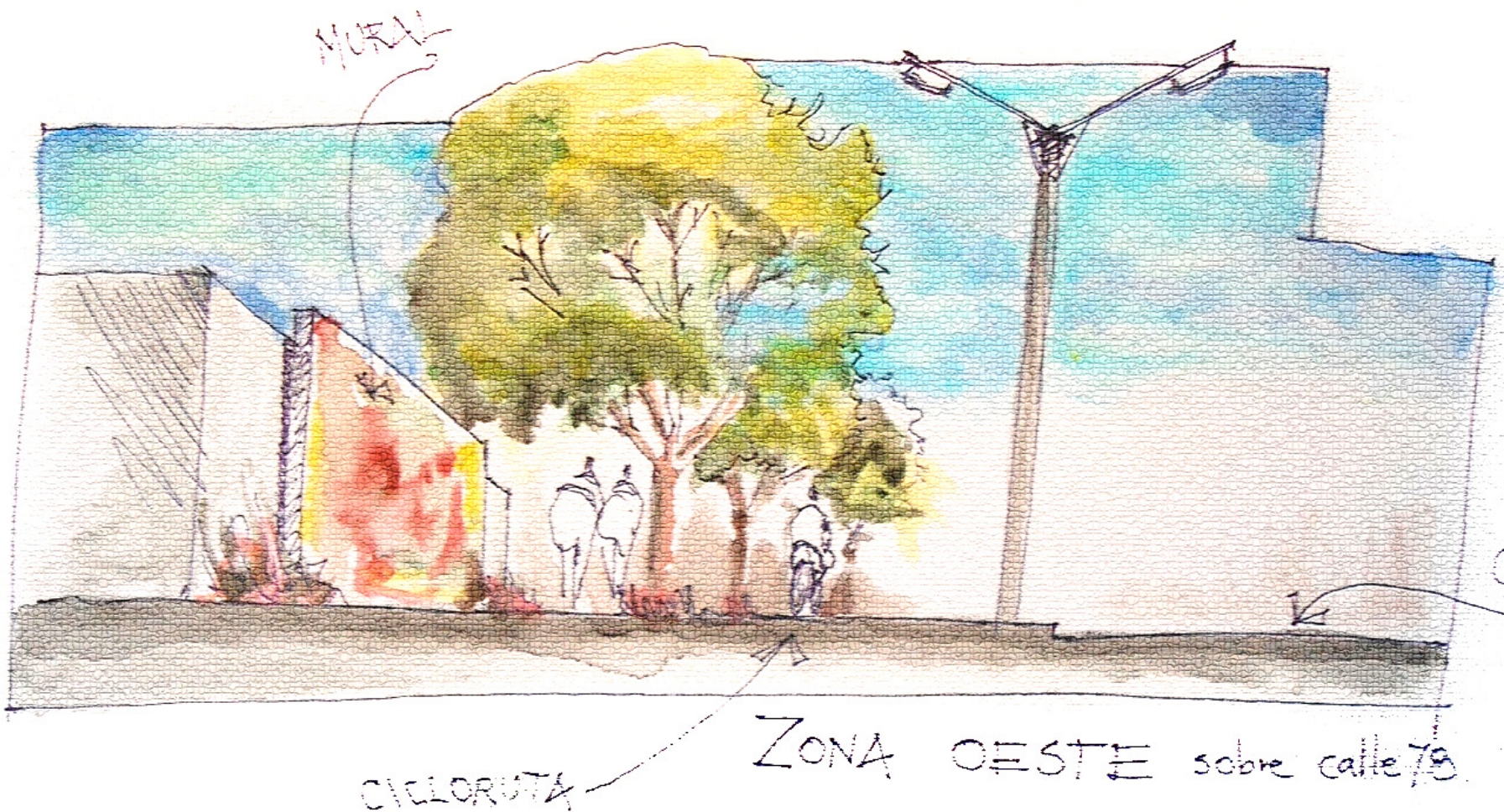


Fig. 15. Calle 78, zonas peatonales, ambientadas con arte público y arte muralista.

Fuente: Carlos Fabián Páez Rodríguez (2017).

Arte urbano

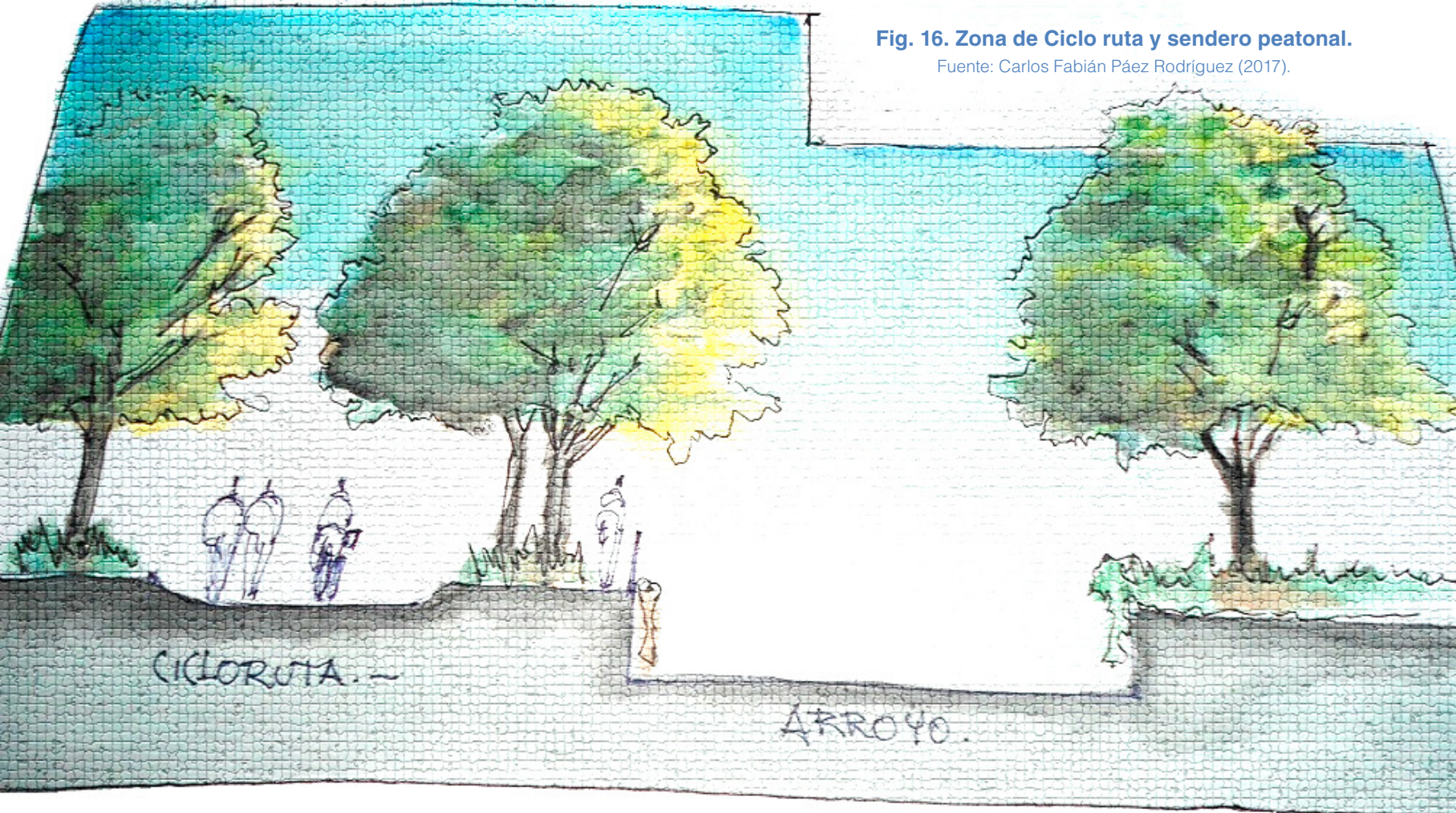
La propuesta visiona la implementación de Murales alegóricos al Carnaval de Barranquilla y muestras culturales de la ciudad elaboradas por artistas de la ciudad y de la región, como una estrategia que de valor a la identidad cultural de la ciudad, y también a la idiosincrasia local.

Ciclorutas

Espacio público, que bordea todo el perímetro oeste uniéndose al circuito que acompaña al arroyo del Country, la cicloruta ira acompañando de una zona para caminar a todo lo largo del arroyo y junto al pulmón existente, se desarrolla un circuito para trotar, caminar y andar en bicicleta o solamente sentarse y disfrutar de la vegetación del sector.

Fig. 16. Zona de Ciclo ruta y sendero peatonal.

Fuente: Carlos Fabián Páez Rodríguez (2017).



CONCLUSIONES

La investigación desarrollada de la conectividad urbana en el sector del Oasis, Barranquilla (Colombia), caracterizado por albergar actividades económicas durante más de veinte años se presenta como motivo de apreciación en cuanto se refiere al desarrollo urbano de la ciudad, teniendo en cuenta en particular lo social, ecológico ambiental, y sostenible, desde la dinámica industrial, comercial y de interés particular; en este orden, sobre el sector urbano de estudio, sería concebir el sector del Oasis en conectividad urbana a través

de propuestas de diseño urbano, sólido duro y contaminante al borde del río, como espacio dúctil y de disfrute paisajístico a la sensibilidad de la dinámica de la naturaleza de lo ecológico, a través de propuestas para aliviar contaminación auditiva, contaminación ambiental, desarrollo urbano, espacios culturales, educativos y deportivos, espacios peatonales, seguridad pública, ciclovías, entornos sustentables, soluciones viales como propuestas urbanística de carácter integral. La movilidad jugaría un papel importante integrando los espacios urbanos paralelos, ya que, cruzando el arroyo del Country, la Vía 40

se comporta como una barrera que nos dificulta la comunicación entre el río y el contexto urbano, y al ser la vía en donde tradicionalmente se celebra el carnaval de Barranquilla, que tiene importancia fundamental para la cultura de la región y el país, por ser Patrimonio Cultural Universal (Unesco). De esta manera la conectividad urbana del sector del Oasis, se requiere que apunte a la reconversión del uso industrial a la generación de nuevos núcleos de vivienda, la instalación de equipamientos de diversas categorías, orientadas a los servicios colectivos y sobre todo la reconversión de la infraestructura que soporta el motor económico en la zona industrial y el dinamismo que pretende generar la habitabilidad de lo urbano y la convivencia ciudadana.

REFERENCIAS

- Alcaldía de Barranquilla. (2014). *Nuevo Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito Especial Industrial y Portuario de Barranquilla 2012 – 2032*. [Decreto 0212]. Recuperado de <http://www.barranquilla.gov.co/politica-y-planos-institucionales/plan-ordenamiento-territorial>
- Arroyo, I. (julio 18, 2017). *Barranquilla estrena hoy 270 metros de malecón turístico*. [El Heraldo]. Recuperado de <https://www.elheraldo.co/barranquilla/barranquilla-estrena-hoy-270-metros-de-malecon-turistico-383145>
- Arroyosdebarranquilla.co (2017). *Arroyo del Country o calle 76*. Recuperado de <http://www.arroyosdebarranquilla.co/21-pedagogia/rutas/32-arroyo-country-o-calle-76>
- El Heraldo. (2014). *Cumbiódromo de la Vía 40 visto desde el aire*. Recuperado de <https://www.elheraldo.co/tendencias/cumbiodromo-de-la-40-visto-desde-el-aire-145032>
- El Heraldo. (2013). *Historia gráfica de Barranquilla*. Recuperado de <https://revistas.elheraldo.co/latitud/historia-grafica-de-barranquilla-113294>
- Field, B. (1995). *Economía Ambiental: Una introducción*. Bogotá. D.C.: McGraw Hill/ Interamericana de Colombia.
- Lemus, I. y Villalobos, D. (2007). Teorías de Lösch. *Geografía Económica Global*. Recuperado de <http://geoeconomica-global.blogspot.com/2007/11/teora-de-lsch.html>
- Lizcano, M. y González, D. (2010). Memorias, El Carnaval de la vía 40, un vistazo en contravía. *Revista digital de Historia y Arqueología desde el Caribe colombiano*.
- Martínez, J. (2014). Eco Renovación Urbana del borde de la ciudad de Barranquilla que limita con el del río Magdalena. *Módulo Arquitectura-CUC*, 13(1). 255- 271.
- Otero, A. (2011). El puerto de Barranquilla: retos y recomendaciones. *Revista de economía del caribe* (10). 126-159.
- Rodríguez, L. (2017). *En la Vía 40 no se puede respirar bien*. [El Heraldo]. Recuperado de <https://www.elheraldo.co/barranquilla/en-la-40-no-se-puede-respirar-bien-407819>